
181

Besluit van 24 april 2017 tot wijziging van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (enkele technische aanpassingen)

Wij Willem-Alexander, bij de gratie Gods, Koning der Nederlanden, Prins van Oranje-Nassau, enz. enz. enz.

Op de voordracht van Onze Minister van Infrastructuur en Milieu van 7 januari 2015, nr. IenM/BSK-2014/249156, Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken;

Gelet op artikel 13, eerste lid, van de Wegenverkeerswet 1994;

De Afdeling advisering van de Raad van State gehoord (advies van 3 maart 2015, nr. W14.15.0003/IV);

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Infrastructuur en Milieu van 19 april 2017, nr. IenM/BSK-2017/81629, Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken;

Hebben goedgevonden en verstaan:

ARTIKEL I

Het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 1 wordt gewijzigd als volgt:

1. De begripsomschrijving van «*bestuurder van een motorvoertuig*» wordt geplaatst na die van «*bestuurders*», de begripsomschrijving van «*gehandicaptenvoertuig*» wordt geplaatst na die van «*fietsstrook*» en de begripsomschrijving van «*voorrang verlenen*» wordt geplaatst na die van «*voorrangsvoertuig*».

2. De begripsomschrijving van «*diensten voor spoedeisende medische hulpverlening*» komt te luiden:

diensten voor spoedeisende medische hulpverlening: de op grond van artikel 6 van de Tijdelijke wet ambulancezorg aangewezen Regionale Ambulancevoorzieningen, alsmede andere hulpverleningsdiensten die zich in opdracht van een meldkamer als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onder e, van de Tijdelijke wet ambulancezorg bezig houden met het verlenen van spoedeisende medische hulpverlening;.

3. In de begripsomschrijving van «*verkeersregelaar*» wordt «artikel 1, onderdeel f,» vervangen door: artikel 1, onderdeel i,.

B

In artikel 6, derde lid, wordt de zinsnede «mogen de rijbaan gebruiken» vervangen door: gebruiken de rijbaan.

C

Artikel 20, onderdeel b, wordt gewijzigd als volgt:

1. In onderdeel 1. vervalt de zinsnede «het fietspad of».
2. Toegevoegd wordt een onderdeel 3, luidende:
 3. op het fietspad, voor de hier bedoelde gehandicaptenvoertuigen, 30 km per uur;.

D

Artikel 21, onderdeel b, wordt gewijzigd als volgt:

1. In onderdeel 1. vervalt de zinsnede «het fietspad of».
2. Toegevoegd wordt een onderdeel 3, luidende:
 3. op het fietspad, voor de hier bedoelde gehandicaptenvoertuigen, 40 km per uur;.

E

In artikel 24, vierde lid, wordt «E4 tot en met E9 of E11 tot en met E13» vervangen door: E4 tot en met E10, E12 of E13.

F

Artikel 25 wordt gewijzigd als volgt:

1. In het tweede lid vervalt de zinsnede «overeenkomstig het bij ministeriële regeling bepaalde».
2. In het derde lid wordt de eerste volzin vervangen door: Op de parkeerschijf staat aan de getoonde zijde slechts één cijferreeks, die een aanduiding geeft van de kalenderuren, en die vanaf het begin van het parkeren in duidelijk leesbare cijfers tegen een contrasterende achtergrond in hele of halve uren het tijdstip weergeeft waarop met het parkeren is begonnen.

G

In artikel 30b vervalt: eerstelijns.

H

Artikel 41, tweede lid, komt te luiden:

2. Bestuurders van een motorvoertuig mogen, indien deze verlichting krachtens de Regeling voertuigen voor dat motorvoertuig is toegestaan, tegelijk met dimlicht of mistlicht aan de voorzijde bochtlicht, hoeklicht, manoeuvreerlichten, markeringslichten of staaklichten voeren, waarbij voor het mogen voeren van manoeuvreerlichten een maximumsnelheid geldt van 10 km per uur.

I

Artikel 41a, eerste lid, wordt gewijzigd als volgt:

1. Onderdeel 1° komt te luiden:

1°. in gebruik bij de politie of bij de bijzondere opsporingsdiensten, bedoeld in artikel 2 van de Wet op de bijzondere opsporingsdiensten;

2. Onderdeel 4° komt te luiden:

4°. in gebruik bij Rijkswaterstaat, bij de Inspectie Leefomgeving en Transport of bij de douane;

3. In onderdeel 8° vervalt: eerstelijns.

J

Artikel 60 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid wordt «artikel 22, vierde lid,» vervangen door: artikel 22, zesde lid.

2. Het tweede lid, onderdeel d, komt te luiden:

d. de bestuurders of de passagiers van een brommobiel zonder gesloten carrosserie of een driewielig motorvoertuig zonder gesloten carrosserie van wie de zitplaats in deze brommobiel of dat motorvoertuig is voorzien van twee bevestigingspunten onder en één bevestigingspunt boven voor een autogordel overeenkomstig de typegoedkeuring van het voertuig zoals die gold op de datum waarop het voertuig in gebruik is genomen, en waarbij de autogordel voldoet aan artikel 5.6.47, derde en vierde lid, van de Regeling voertuigen of aan artikel 5.5.47, vierde en vijfde lid, van de Regeling voertuigen, mits van deze autogordel gebruik gemaakt wordt.

K

Aan artikel 61a wordt een volzin toegevoegd, luidende: Onder een mobiele telefoon wordt verstaan een apparaat dat bestemd is voor het gebruik van mobiele openbare telecommunicatiediensten.

L

In artikel 85 wordt onder vernummering van het bestaande derde lid tot vierde lid een nieuw derde lid ingevoegd, luidende:

3. Het eerste en tweede lid zijn uitsluitend van toepassing, indien het parkeren rechtstreeks verband houdt met het vervoer van een gehandicapte.

M

In bijlage I worden in de alfabetische en numerieke volgorde van de verkeersborden ingevoegd de in de bijlage bij dit besluit opgenomen verkeersborden met bijbehorende omschrijving.

ARTIKEL II

Het advies van de Afdeling advisering van de Raad van State wordt met de daarbij behorende stukken openbaar gemaakt door publicatie in de Staatscourant.

Dit besluit treedt in werking met ingang van 1 juli 2017.

Lasten en bevelen dat dit besluit met de daarbij behorende nota van toelichting in het Staatsblad zal worden geplaatst.

Wassenaar, 24 april 2017

Willem-Alexander

De Minister van Infrastructuur en Milieu,
M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

Uitgegeven de *twaaifde* mei 2017

De Minister van Veiligheid en Justitie,
S.A. Blok

Bijlage bij artikel I, onderdeel M, van het besluit van 24 april 2017 tot wijziging van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (enkele technische aanpassingen)

Bord

Omschrijving

F11



Verplicht gebruik passeerstrook (rijstrook om ingehaald te kunnen worden), uitsluitend bestemd voor motorvoertuigen die niet sneller kunnen of mogen rijden dan 25 km/h

Bord

Omschrijving

F12



Einde verplicht gebruik passeerstrook voor motorvoertuigen die niet sneller kunnen of mogen rijden dan 25 km/h

Bord

Omschrijving

F13



Rijbaan of -strook uitsluitend ten behoeve van lijnbussen

Bord

Omschrijving

F14



Einde busbaan of -strook

Bord Omschrijving F15



Rijbaan of -strook uitsluitend ten behoeve van trams

Bord Omschrijving F16



Einde trambaan of -strook

Bord Omschrijving F17



Rijbaan of -strook uitsluitend ten behoeve van lijnbussen en trams

Bord Omschrijving F18



Einde bus- en trambaan of -strook

Bord Omschrijving F19



Rijbaan of -strook uitsluitend ten behoeve van vrachtauto's en lijnbussen

Bord

Omschrijving

F20



Einde rijbaan of -strook voor vrachtauto's en lijnbussen

Bord

Omschrijving

F21



Rijbaan of -strook uitsluitend ten behoeve van vrachtauto's

Bord

Omschrijving

F22



Einde rijbaan of -strook voor vrachtauto's

Bord

Omschrijving

L20



Uitwijkplaats rechts van de weg

Bord

Omschrijving

L21



Uitwijkplaats links van de weg

NOTA VAN TOELICHTING

Algemeen

1. Inleiding

Dit besluit brengt een aantal wijzigingen aan in het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (hierna: RVV 1990). Het betreft in het algemeen kleine verbeteringen en het herstel van redactionele fouten. De toelichting op de afzonderlijke onderdelen vindt plaats in het artikelsgewijze deel.

2. Overleg

Een ontwerp van dit besluit is voorgelegd aan het College van procureurs-generaal en aan de Expertgroep Voorbereiden van vtsPN (voorziening tot samenwerking Politie Nederland). De commentaren zijn verwerkt, waarbij in het bijzonder de motivering voor de nieuwe verkeersborden in de nota van toelichting is verbeterd. Vervolgens heeft voorhang plaatsgevonden bij de Eerste en Tweede Kamer ingevolge artikel 2b van de Wegenverkeerswet 1994.

3. Administratieve lasten en nalevingskosten

De wijzigingen hebben geen gevolgen voor de administratieve lasten van burgers en bedrijfsleven.

4. Overige kosten

Het doorvoeren van de nieuwe verkeersborden kan beperkte financiële lasten veroorzaken bij wegbeheerders, maar omdat deze borden in het teken staan van het bieden van mogelijkheden tot verduidelijking van de huidige praktijk en niet een drastische verandering tot doel hebben, behoeft bij de invoering van dit besluit niet op stel en sprong de bebording te worden aangepast. Wegbeheerders kunnen dus werken met een eigen planning.

5. Voorhang

Het ontwerpbesluit is bij brief van 15 september 2014 gedurende vier weken voorgehangen bij het parlement (Kamerstukken II, 2014–2015, 29 398, nr. 417, met bijlage), ter uitvoering van artikel 2b van de Wegenverkeerswet 1994. Het parlement heeft in dit kader geen opmerkingen gemaakt.

Artikelsgewijs

Artikel I

Onderdeel A, onderdeel G en onderdeel I, onder 3

Onderdeel A, onder 1

Met dit onderdeel is de volgorde van definities in het RVV 1990 volledig alfabetisch gemaakt.

Onderdeel A, onder 2, onderdeel G en onderdeel I, onder 3

De definitie van «diensten voor spoedeisende medische hulpverlening» is aangepast in verband met een verouderde verwijzing naar de Wet ambulancevervoer die met ingang van 1 januari 2013 vervangen is door de Tijdelijke wet ambulancezorg. Bovendien is in die definitie, in artikel 30b en in artikel 41a het begrip «eerstelijns» geschrapt, omdat dit een overbodige aanduiding betreft. Deze wijzigingen beogen geen praktijkveranderingen tot stand te brengen.

Onderdeel A, onder 3

Dit onderdeel vervangt een verkeerde verwijzing door de juiste verwijzing.

Onderdeel B

Met dit onderdeel wordt geregeld dat brede bromfietsen niet meer de mogelijkheid hebben het fiets/bromfietspad te gebruiken. Dit in verband met de gevaren die dit gebruik van het fiets/bromfietspad voor fietsers met zich meebrengt.

Onderdelen C en D

Deze onderdelen verhelderen tot wie de in het RVV 1990 geregelde snelheidsbeperking op het fietspad binnen en buiten de bebouwde kom zich richt: bromfietsen mogen daar immers niet komen, dus de werkingssfeer moet beperkt zijn tot gehandicaptenvoertuigen, uitgerust met een motor.

Onderdeel E

De opsomming in artikel 24, vierde lid, van het RVV 1990 bedoelde uitsluitend verkeersborden te noemen die een parkeergelegenheid aanduiden, maar was daarin niet volledig correct. Dat is met deze wijziging hersteld.

Onderdeel F

Met deze wijziging van het RVV 1990 wordt het afzonderlijke Besluit parkeerschijf, een ministeriële regeling, overbodig gemaakt. Dat gebeurt door de wezenlijke eisen die men aan een parkeerschijf moet stellen over te brengen naar het RVV 1990 en de mogelijkheid van een ministeriële regeling te schrappen. Het model van de parkeerschijf is daarmee niet meer exact voorgeschreven, maar de betekenis van dat model was toch al beperkt. Dat komt doordat alle modellen die elders in de Europese Unie zijn of worden voorgeschreven ook in Nederland geldig zijn.

Onderdeel H

Deze wijziging verwijdert uit het RVV 1990 enkele specifieke soorten van het gebruik van voertuigverlichting, waarvan de mogelijke aanwezigheid op zich aan het voertuig, dus los van het gebruik, al eerder is afgeschaft bij wijziging van de Regeling voertuigen. Het gaat hier om berm- en richtlichten. Daarentegen worden de manoeuvreerlichten toegevoegd, omdat zij ter uitvoering van internationale regelgeving sinds 1 januari 2014 volgens de Regeling voertuigen zijn toegestaan op personenauto's, bedrijfsauto's en bussen, uitsluitend bij een snelheid van maximaal 10 km per uur.

Onderdeel I, onder 1 en 2

Niet helemaal compleet ten opzichte van de gewenste situatie was de opsomming in artikel 41a, eerste lid, RVV 1990, van de diensten en personen die op hun voertuig verlichte transparanten mogen voeren die informatie bieden over de bestemming of het gebruik van het voertuig. De opsomming is bij deze wijziging daarom aangevuld met de bijzondere opsporingsdiensten, met de Inspectie Leefomgeving en Transport en met de douane.

Onderdeel J

Het eerste onderdeel herstelt een inmiddels niet meer correcte verwijzing naar de Wegenverkeerswet 1994 in artikel 60, eerste lid, van het RVV 1990.

Het tweede onderdeel lost het probleem op dat de uitzonderingsmogelijkheid voor het dragen van een helm voor bestuurders van zonder gesloten carrosserie uitgevoerde brommobielen of driewielige motorvoertuigen, namelijk als zij een autogordel dragen, op een bepaald punt te rechtstreeks gekoppeld was aan voertuigeisen. Dit was in het kader van de handhaving van de verkeersregels niet te controleren en daarom is de eis in artikel 60, tweede lid, van het RVV 1990 nu zo geformuleerd dat de bevestigingspunten van de gordel moeten zijn aangebracht overeenkomstig de typegoedkeuring van het voertuig. Indien bij een controle blijkt dat het voertuig is voorzien van autogordels, terwijl bij navraag bij de Rijksdienst voor het Wegverkeer (RDW) blijkt dat het voertuig is goedgekeurd zonder bevestigingspunten voor die gordel, dan is het voertuig onterecht van die gordels voorzien en moet de bestuurder een helm dragen.

Onderdeel K

Volgens artikel 61a van het RVV 1990 is het de bestuurder van de meeste voertuigen verboden tijdens het rijden een mobiele telefoon vast te houden. Een definitie van het begrip mobiele telefoon was in dat artikel niet opgenomen, zodat men bij de handhaving van het verbod telkens moest terugvallen op de omschrijving in de nota van toelichting bij het besluit waarbij het verbod is ingevoerd (bekendgemaakt in Staatsblad 2002, 67). Dit is onpraktisch en daarom is deze omschrijving nu alsnog ongewijzigd opgenomen in een nieuwe volzin van artikel 61a RVV 1990.

Onderdeel L

In artikel 26 van het RVV 1990 was al opgenomen dat de speciale parkeerfaciliteiten voor gehandicapten uitsluitend gebruikt mogen worden als het parkeren rechtstreeks verband houdt met het vervoer van een gehandicapte. In artikel 85 was dat nog niet het geval, zodat de speciale parkeermogelijkheden buiten een gehandicaptenparkeerplaats zonder duidelijke redenen wat royaler waren dan op een gehandicaptenparkeerplaats. Daaraan is met deze wijziging nu een einde gekomen.

Onderdeel M

Met deze wijzigingen in bijlage I van het RVV 1990 worden op voorstel van de normcommissie verkeerstekens van het Nederlands Normalisatie-instituut (NEN) een aantal nieuwe verkeersborden ingevoegd die vooral bijdragen aan de duidelijkheid in het verkeer in een aantal situaties.

Het betreft in de eerste plaats de mogelijkheid *tram- of busbanen of -stroken en de combinatie daarvan* aan te geven via borden met de vorm van gebodsborden in plaats van, zoals nu de praktijk is, via algemene verbodsborden met daarbij op een onderbord de uitzondering voor genoemde categorieën. Dezelfde verandering geldt voor het aangeven van *de rijbaan of rijstrook die uitsluitend bestemd is voor lijnbussen en vrachtauto's of uitsluitend voor vrachtauto's*. Het betreft hier de nieuwe borden F13 tot en met F22. De borden hebben tot gevolg dat andere weggebruikers de doelgroepstrook niet mogen gebruiken, maar de omschrijving van de werking is tevens zodanig dat verplicht gebruik door de doelgroep niet aan de orde is. De gevolgen van de nieuwe borden zijn in dat opzicht niet anders dan al bekend was van de verbodsconstructie.

In de tweede plaats was eenduidigheid in de bebording gewenst voor *passeerstroken*, waarin landbouwvoertuigen rijden of even stilstaan om het andere verkeer de gelegenheid te bieden sneller te kunnen doorrijden. De wijziging brengt door een nieuw verkeersbord in de vorm van gebodsbord F11 deze eenduidigheid. Grote voordelen van ondersteuning van deze verkeersmaatregel vanuit het RVV 1990 zijn bovendien dat er door plaatsing van het nieuwe bord een verplichting ontstaat voor bestuurders van landbouwvoertuigen om de *passeerstroken* werkelijk te gebruiken en dat de *stroken* niet meer kunnen worden gebruikt door overig verkeer als oneigenlijke parkeerplaats.

Ten slotte wordt een nieuw informatief verkeersbord ingevoerd om een *uitwijkplaats op smalle wegen* mee te kunnen aangeven. Dit is wenselijk, omdat er een duidelijke behoefte is gebleken om weggebruikers in dit soort gevaarlijke situaties te helpen. Daarom zijn in de praktijk in dit soort situaties inmiddels veel verschillende door wegbeheerders zelf bedachte borden geplaatst. Die veelvormigheid in borden doet enigszins afbreuk aan de duidelijkheid die juist het belangrijkste motief is om dit soort borden te plaatsen, dus er is een voldoende motief om nu een standaardmodel aan te bieden. De nieuwe borden, het zijn er twee om uitwijkplaatsen aan beide zijden van de weg helder te kunnen aanduiden, hebben de nummers L20 en L21 gekregen. Vanuit het ministerie zal tijdig voorlichting worden verstrekt gericht op weggebruikers en leveranciers van leermiddelen voor de verkeerstheorie, met als doel deze te wijzen op de nieuwe verkeersborden en de betekenis daarvan.

De Minister van Infrastructuur en Milieu,
M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus